



COSES Calendario 2010

Quarant'anni intorno a Venezia - Nel dicembre del 1962, Luigi Piccinato scriveva: "la salvezza di Venezia comincia nella terraferma e in questo Venezia insulare non è più un'isola". La premessa per il primo piano intercomunale promosso dalla Provincia di Venezia, Presidente Alberto Bagagiolo, segna una costante che per cinquanta anni accompagnerà quanti studiano e amministrano il territorio attorno al capoluogo del Veneto. Anzi due costanti.

La prima è che Venezia, che chiameremo Città Antica -per riconoscere a Mestre di avere un proprio centro storico e al comune di essere una città bipolare (Benevolo L., D'Agostino R., Toniolo M., 2007)- abbia un destino contemporaneo inscindibile dal suo hinterland: oltre alla terraferma comunale, i comuni che verranno detti *di prima* e *seconda cintura*.

La seconda costante è che occorre una parte diligente, che non sia la Città *matrigna* (ovvero il Comune capoluogo già aggregato della cosiddetta "grande Venezia", ma insufficiente a descrivere la città intercomunale) e non siano i Comuni del contorno, considerati ancillari: uno per uno, singolarmente.

I piani intercomunali sono stati archiviati come un insuccesso, anche se, da allora, e per mezzo secolo, è resistito un forte anelito a quella scala di disegno e gestione del territorio: dai comprensori ordinari, articolazione delle neonate Regioni, al Comprensorio della Legge Speciale per Venezia che aveva come contorno i comuni di gronda lagunare, via via attraverso reiterati tentativi di dar vita ad un organismo metropolitano. Un anelito insoddisfatto, ma che ritorna.

La Provincia, negli ultimi trenta anni è stata messa all'indice, come *ente superfluo*, da sopprimere: in special modo laddove i Comuni siano andati *fuori di sé*, generando situazioni metropolitane, che chiedono di essere progettate e gestite unitariamente, senza confini risibili e non riconosciuti nei fatti. La nostra Provincia cerca, dal 1962, il modo per *superare se stessa*.



Gennaio 2010



L	M	M	G	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Nasce il Co.S.E.S - In questa *sindrome da io diviso* della Provincia veneziana, nasce nel 1968 un centro studi coerente: il [Co.S.E.S.](#) Consorzio per lo sviluppo economico e sociale, cui aderisce oltre metà dei quarantatré Comuni e che ha come obiettivo il famoso *conoscere per deliberare* di einaudiana ascendenza. Studiare, osservare, progettare unitariamente la salvezza di Venezia, non più isola.

A distanza di quaranta anni è facile dire che questi tentativi appartengono al libro dei sogni e in tal senso, un'antologia per i primi quarant'anni del COSES, ci sembrava troppo autoreferente; viceversa non vorremmo andassero smarriti gli investimenti che la collettività veneziana ha riposto nell'analisi e nelle idee sulla provincia metropolitana. Non vorremmo, soprattutto, che si facesse un torto alla Provincia, ente sempre additato come superfluo, ma che nel caso di Venezia e del suo consorzio ha certamente acquistato il merito di lungimiranza.

Così abbiamo deciso di festeggiare rendendo manifesto uno dei lavori oscuri che ogni anno, puntualmente, alleghiamo al [Bilancio di previsione della Provincia](#): uno stato del territorio veneziano diverso da un annuario statistico, che abbiamo pubblicato nel 2000 e nel 2003, un approfondimento di temi classici come demografia, mercato del lavoro, turismo, Porto Marghera, messe a fuoco che esistono grazie alla domanda dei nostri Soci -oltre alla Provincia, il Comune di Venezia- rivolta al loro *in house provider* (come si dice oggi), per conoscere e valutare alcune scelte amministrative o strategiche. Per altri versi, ci sentiamo di proporre una lettura interpretativa originale, che si basa su indagini puntuali o riservate (come quelle sulla qualità dei servizi), che permettono di avere un punto di osservazione della realtà metropolitana provinciale unico. Unico in quanto durevole nel tempo, in quanto *indiscreto* (non direttamente divulgabile), in quanto trasversale, in quanto sempre declinato alle esigenze operative e quotidiane della committenza. Requisito, quest'ultimo, che manca, nel bene e nel male, allo studio e alla ricerca accademica.



Febbraio 2010



L	M	M	G	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

Terra e Acqua: gli abitanti della provincia anfibia - Il COSES propone tre punti di vista originali sulla popolazione del pesce Venezia e del suo *contorno*:

- il ricambio della popolazione residente (ogni lustro) nei comuni della provincia e tra di loro, per ambito, è un fenomeno descritto da un indicatore non tradizionale delle osservazioni statistiche: tale ricambio lega moltissimo i comuni tra loro, rendendo labili i confini per i cittadini e difficile per gli amministratori un rapporto di fidelizzazione;
- la convivenza di popolazioni a diverso grado di residenzialità, nelle stesse realtà comunali o di scala minore. È principalmente il caso della *cosmopoli pesce*, la Città Antica abitata ad intermittenza, ma con costanza, da milioni di visitatori, da studenti fuori sede, da cittadini diurni, pendolari lavoratori e studenti, da residenti temporanei, da corregionali che fruiscono di servizi pubblici e privati;
- i nuovi veneziani, **immigrati** da Paesi extracomunitari, di seconda generazione o di passo, più e meno legali o regolari, divisi per comunità o etnie, legati da tipologie di lavoro o d'impresa, in crescita e in mutazione qualitativa.

Accanto alle tradizionali analisi sulle classi per età, sugli indici di vecchiaia, ricambio, natalità, migrazione, questi punti di vista descrivono una provincia caratteristica, diremmo *speciale* se non temessimo questo aggettivo che tanto ha pesato nel destino del capoluogo.

Una metropoli straordinariamente internazionale, molto aperta al mondo, strutturalmente connessa. Che non è soltanto isola, contro ogni percezione fisica e retorica.

Marzo 2010



L	M	M	G	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

D'acqua - Che l'acqua sia il carattere genetico e distintivo della metropoli provinciale veneziana, è evidente e conclamato. Da sempre il COSES indaga sugli aspetti anfibi del territorio provinciale:

- il sistema portuale di Venezia e Chioggia;
- l'attività crocieristica veneziana;
- il traffico acqueo in Laguna e nei canali della Città Antica;
- la nautica da diporto;
- la filiera cantieristica;
- le porte d'acqua come accesso al territorio anfibio;
- la Laguna, come cerniera tra Veneto e Adriatico e occasione di turismo.

Nei nostri studi, il [Porto di Venezia](#) per un quarto di secolo (dal 1972 al 2000) è sempre stato visto come uno dei pilastri dell'economia e della società cittadina.

Il Porto commerciale, per conto suo, è grande per Venezia ma sempre più piccolo a scala mondiale dove non può competere con i colossi portuali europei e le opportunità riaperte dal *far east* chiedono almeno un sistema alto adriatico (Venezia, Trieste, Koper), più detto che fatto. Sembra anche che la logistica abbia bisogno di spazi e di operatori e che la posizione strategica del nostro Porto, connesso alle autostrade del mare e anche ai corridoi multimodali, debba abbinarsi a nuove aree retroportuali. Ottima occasione, che rende punto di forza la debolezza della zona industriale e dell'isola chimica specialmente, che vedono contrarsi le proprie attività mature o obsolete.

È questo del Porto -con funzioni (anche crocieristiche) addensate in Laguna e considerate poco compatibili con l'ambiente- una delle figure giganti che il capoluogo può giocare in chiave metropolitana e regionale e che il COSES tiene costantemente sotto osservazione.

Aprile 2010



L	M	M	G	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Profilo in movimento - La mobilità è l'essenza del nostro tempo: tra migrazioni di massa, spostamenti quotidiani e il turismo come industria globale, l'insieme dei caratteri metropolitano e ospitale, conferiscono alla nostra provincia livelli estremi di questa propensione. Sulla base dei dati censuari del pendolarismo, si è detto che la metropoli provinciale è definita essenzialmente dalla mobilità. La mappa dei flussi origine-destinazione mostra una ragnatela locale (tra centri minori) fatta di automobili (una per passeggero, quasi sempre) e una mezza ruota fatta di bus del trasporto pubblico locale: flussi ancora prevalentemente centripeti sul capoluogo. Se togliamo i pendolari per lavoro, restano gli studenti e la mappa si articola in più polarità attrattive. Affiancando queste immagini con le riflessioni che derivano dalle [indagini sulla qualità del TPL](#) (trasporto pubblico locale) e dei servizi quasi-pubblici, come i taxi, emergono alcune conferme e qualche originale spunto:

- nonostante la percezione dell'utenza sia di mezzi pubblici sovraffollati, questo dato non è suffragato dalle verifiche, se rapportato alla media giornaliera;
- la metropoli, sia a livello di quartieri del capoluogo, che di comuni del contorno, è definita in modo strutturante dal TPL: la dotazione di linee, il loro diverso tasso di saturazione e le diverse fasce orarie di pieno e di vuoto, descrivono quale sia la metropoli legata da relazioni abituali e quali siano le connessioni deboli tra centri e periferie;
- le aziende di TPL disegnano un sistema di scala metropolitana già realizzato: il quasi-monopolio di ACTV (con Vela e Alilaguna) rappresenta una interessante sperimentazione di gestione sovra comunale e sub regionale (da provincia metropolitana). Il caso di ATVO, dal canto suo, è originale sia per quanto riguarda il quartiere costiero e turistico della metropoli, sia per la presenza dei collegamenti con il gate aeroportuale.

Maggio 2010



L	M	M	G	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

*Quella Venezia voluta ad ogni costo
dal nulla sovra sommerse foreste,
creata a forza per un prodigio di volontà,
e giunta in fine al miracolo del suo corpo
e della sua anima inconfondibili.*

Rainer Maria Rilke

Un Pesce dai tanti cuori - Oltre alle acque, la nostra provincia ha la caratteristica eccezionale di un cuore urbano forzatamente e totalmente pedonale, costituito dal [pesce Venezia](#).

Il COSES aggiunge una tessera al grande mosaico molto interessante del PUM (il piano urbano della mobilità, che spetta ai Comuni): nel cuore del cuore del Pesce, il santuario realtino, abbiamo infatti contato i transiti di cittadini e visitatori.

Sarebbe molto opportuna una speculare rilevazione di quanti transitano nelle aree pedonali di Mestre o al mercato settimanale di Marghera, o sul lungomare del quartiere costiero cosmopolita.

I comportamenti pedonali sono infatti una buona frontiera di indagine, soprattutto in relazione allo spazio pubblico urbano, nel rinnovo delle città.

Di quest'ultimo tema, il COSES si occupa grazie ad AUDIS, l'Associazione Aree Urbane Dismesse, con la quale collaboriamo da ormai un lustro.



Giugno 2010



L	M	M	G	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

Missione turismo - Il turismo è la prima industria mondiale per crescita, capacità di moltiplicare occupati, consumatori e redditi. Il PTCP lo definisce *driver* di altre filiere economiche locali: ristorazione, trasporti, commercio al dettaglio, economia della cultura, produzione e commercio alimentare, consumi a rete, *economia dei rifiuti*.

Esiste sicuramente una sovrapproduzione di studi COSES sul turismo: quello della Città Antica, *pivot* della regione escursionistica alto adriatica, quello delle stazioni balneari, quartiere cosmopolita marittimo dell'euroregione. Alcuni punti fermi di questi studi sono diventati libri: da *Turismo a Venezia* (1978) ad *Una Provincia Ospitale* (1996), fino al *Le case dei Turisti* (1999).

Sotto il profilo ospitale, l'esistenza in numeri di una metropoli è evidente e provata dalla fine degli anni Settanta, quando, appunto, COSES e Ca' Foscari contarono, per la prima volta dal vivo, gli escursionisti: in particolare quelli *impropri* o *falsi*, che dormivano nel *contorno*, ma per mordere il *Pesce* (sarebbero stati di lì a poco definiti *mordi e fuggi*).

Oggi il COSES sta studiando la sostenibilità del turismo in Città Antica. Numeri ma anche idee per gestirli, in modo che l'aggettivo turistica resti abbinato al sostantivo città e non passi irreversibilmente la soglia di resilienza, oltre la quale resiste uno solo dei due termini. Negli ultimi anni ci siamo dedicati a studi su:

- i percorsi fluviali, nautici e per terra, tra le due sponde dell'Adriatico, attraverso un partenariato comunitario denominato *Marinas*;
- la Laguna, come spazio interessato passivamente dal turismo generico e come potenziale di nuove proposte ospitali;
- la mappatura dei carichi, gli indicatori e gli accessi al *Pesce*, secondo traiettorie che originano e convergono sulla metropoli provinciale, hanno contribuito al modello per la sostenibilità urbana e al primo avviso del sistema *Venice Connected*.

Luglio 2010



L	M	M	G	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Paesaggio - Lo sguardo del foresto e del turista vede, notoriamente, un luogo diverso da quello che vedono i nativi e i residenti abituali. Nel bene e nel male. Quando si affronta la questione del paesaggio -e specificatamente della perdita di paesaggi di valore- si mettono in campo fattori concreti e immateriali assai complessi. Ci abbiamo provato, in sede di studi per il PTCP, coinvolgendo alcuni esperti dell'accademia. La ricerca procede per tentativi e dubbi:

- il paesaggio, anche nella nostra provincia come nel Veneto, è straordinariamente mutato nella seconda metà del Novecento, è stato *lavorato*, per dare occupazione, casa e benessere agli abitanti. Parliamo di *paesaggi in transizione* senza avere deciso verso dove e se ci piacerà;
- la diffusione urbana, abitativa ed economica, è il fatto più forte, che ha contaminato il paesaggio rurale anche di recente bonifica, stabilendo un nesso città-campagna sicuramente originale, non sempre soddisfacente;
- resta molto spazio rurale (molto più di quanto se ne percepisca), sia produttivo che inattivo, complessivamente a rischio per l'evoluzione della attività agricola e forestale e per la dismissione di vaste aree a suo tempo sottratte all'acqua (da mantenere asciutte);
- il paesaggio storico, artistico e anche di riferimento identitario -incluso quello industriale dismesso- aumenta il proprio valore commerciale, per il tempo libero e il turismo, e il proprio valore comunitario per i cittadini di diversi quartieri, frazioni, siti;
- il nostro paesaggio urbano è molto diverso da quello metropolitano stereotipo, la città diffusa ha e vuole avere stilemi intrisi di campagna, rifiuta i grandi edifici e ricerca, paga e pretende case unifamiliari con giardini. Teme i grandi progetti e li assorbe con fatica anche se realizzati da *grandi firme*.

Agosto 2010



L	M	M	G	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Pittura scolastica - Da poco più di un lustro la letteratura scientifica che si occupa delle funzioni urbane ha messo a fuoco il ruolo dell'istruzione nel definire e aumentare l'attrattività di specifici quartieri, il rango delle attività svolte, la loro integrazione con l'economia culturale, tipica delle metropoli, la vivacità demografica che tende, per alcuni segmenti, a venir meno.

Anche in ambito scolastico, capoluogo e provincia devono essere osservati insieme e insieme si comportano come sistema metropolitano, completo e complesso.

Nel 1981, con largo anticipo sulle teorie che abbiamo citato, il COSES, in collaborazione con la Provincia di Venezia, presentò il Sistema Informativo Permanente sull'Istruzione (SIPI) e l'originale modello previsivo denominato SFINGE, capace di funzionare sia rispetto agli studenti che ai fabbisogni edilizi.

Accanto a SFINGE, il COSES sviluppò anche metodologie applicate ai percorsi e ai destini scolastici, nonché alla transizione scuola-lavoro. Questo secondo tema, nel giro di un decennio, sarebbe diventato cruciale sia a livello nazionale (riformare la scuola per rispondere ai fabbisogni del mercato del lavoro), sia a livello locale (il *mismatch* tra titoli di studio e richiesta di posizioni nella professione).

Gli studi e le riflessioni prodotte sfoceranno nell'[OPIV, Osservatorio Provinciale Istruzione Venezia](#) a cui il COSES ha dato *ab origine* contributi sostanziali, nella impostazione e nel merito. Per quanto attiene l'istruzione superiore, in particolare quella universitaria ed equiparata, alcuni recenti studi hanno sondato il ruolo del capoluogo, delle sue polarità lagunari e di terraferma e delle varie componenti di sistema: ancora una volta gli studenti e le sedi, anche in termini di edilizia residenziale dedicata.

La pittura insomma ci permette un altro scenario metropolitano il quale si intrica e si sovrappone a quelli di altre funzioni, opportunità, punti di forza e -in virtù del medio periodo di osservazione- consente anche di evidenziare alcune prospettive e spunti per nuove strategie.



Settembre 2010



L	M	M	G	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Figure con sfondo - Sullo sfondo della metropoli diffusa si stagliano delle figure dominanti.

La prima è forse un fantasma, non si aggira per l'Europa, ma ci corre attraverso: è quello che chiamiamo il corridoio V: in sostanza la A4 (destinata ad avere tre corsie), la ferrovia (destinata ad attendere AC e TAV), le strade parallele (SR 11 e SS 14), il Passante di Mestre (e, se volessimo, la Litoranea Veneta).

La figura delle infrastrutture è ovviamente gigante: si tratta, senza dubbio, di uno degli elementi capaci di disegnare l'unità metropolitana, di saldare Venezia al Veneto e, come si diceva, di rimettere l'isola al centro e non in uno splendido isolamento.

La seconda figura è in realtà un insieme: sono le polarità strategiche che, di fatto connesse al corridoio, rendono la provincia marittima un asset decisivo per la regione Veneto: Porto o meglio sistema portuale Venezia-Chioggia; area industriale costiera di Marghera; Aeroporto o sistema aeroportuale Tessera-Quinto di Treviso.

Gli studi per il PTCP hanno determinato un focus su questo insieme che, tecnicamente, ricade in uno degli osservatori che la Provincia ha, da tempo, attivato tramite il COSES e denominato Monitor.

Proprio Monitor, attraverso elaborazioni specifiche, mostra che non sempre c'è relazione soddisfacente tra i *wishful thinking* dei Comuni che mettono a disposizione grandi aeree produttive e le opportunità ad insediarsi degli operatori.

Ci sono però dei poli consolidati (i soliti noti, come Pianiga, Santa Maria di Sala, Noventa, Marcon, Quarto) in cui i diversi parametri economici colludono, vanno nella stessa positiva direzione.

A quaranta anni di distanza, l'effetto metropolitano del polo di Marghera sembra essere stato riequilibrato: prima tramite diffusione (zone produttive ovunque), poi tramite l'addensamento e la polarizzazione.

Ottobre 2010



L	M	M	G	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Casa e commercio – Lontani gli anni in cui si parlava di questione casa, il COSES si è occupato di particolari approfondimenti: le migrazioni domestiche tra capoluogo e comuni di cintura, nonché le grandi migrazioni e la casa per gli immigrati. Sullo sfondo della situazione che il Censimento ci restituiva al 2001, lo scoppio della bolla immobiliare ci conferma che il *bisogno della casa* va affrontato con prospettiva e strumenti di analisi nuovi. Sicuramente la scala del singolo comune è del tutto obsoleta e, viceversa, la gestione della scala metropolitana dovrà ragionare sui flussi di residenza e sulla qualità urbana dello *sprawl* abitativo.

In questi anni abbiamo tenuto sott'occhio anche le *case dei turisti* che sono gran parte del patrimonio censito come vuoto e che hanno dato luogo, insieme alla ricettività professionale e industriale, al quartiere metropolitano costiero: questo punto di vista, al quale il COSES lavora da quasi venti anni, ha trovato importanti riconoscimenti, sia metodologici che concettuali.

Di *sprawl* possiamo parlare anche per il terziario commerciale. È vero che alcune innovazioni forti hanno interessato le aree produttive, generando un'intensa *mixité* di funzioni economiche, ma è altresì vero che la dotazione di strutture commerciali di grandi dimensioni, di catena o specializzate, di *format* innovativi, sono diffuse in tutti i principali centri della provincia.

Per almeno tre decenni, il COSES è stato abbinato dai Comuni della Provincia ai cosiddetti piani del Commercio: ne abbiamo fatti oltre settanta, tra prime versioni, rinnovi, pubblici servizi, edicole ed ambulanti. Una vera e propria "scuola", dalla sperimentazione iniziale (nei primi anni Settanta) fino alle Indagini sulle abitudini di consumo (*Abaco I e II*) nella seconda metà degli anni Novanta. Poi è arrivato Bersani e gli studi sul sistema distributivo, gli strumenti regolativi e di programmazione sono sensibilmente cambiati.

Recentemente è soprattutto con il Comune capoluogo che il COSES ha approfondito questi temi.

Novembre 2010



L	M	M	G	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Intorno a Marghera - Nel 1962 si scriveva che la zona industriale di Marghera aveva determinato una sfera di influenza in provincia, tale da rendere di facile individuazione il territorio oggetto del piano intercomunale, ovvero l'espansione metropolitana di Venezia isola. Probabilmente non è ancora del tutto smarrita l'eco di questo intervento fondante, anche oggi che la zona industriale costiera si presenta radicalmente diversa in un contesto veneto e mondiale irricognoscibile. Da diversi anni c'è di fondo la convergenza sul fatto che la zona industriale costiera non sia affatto dismessa, bensì concretamente in transizione verso una *mixité* neoindustriale, che tenga insieme le funzioni:

- portuale e retro portuale (commerciale) e logistica;
- chimica (a termine) ed energetica (industria manifatturiera);
- terziaria (convenendo su ciò che questo significa davvero) della ricerca e del servizio alla produzione (polo scientifico e tecnologico, VEGA);
- cantieristica e nautica (industria manifatturiera);
- *quella di un luogo della memoria*, un ecomuseo costiero.

Il COSES ha riservato da sempre attenzione a Marghera, a partire dai due libri pubblicati con Franco Angeli (COSES - Comune di Venezia, 1990 e 1991), allo studio su Vega (Scaramuzzi I., 2004), alla pubblicazione della brochure per il MIPIM 2008, in prospettiva di Shanghai 2010 e sulla scorta di EIRE 2007, fino agli aggiornati Osservatori per l'Ente Zona e per la Municipalità di Marghera, ai materiali e agli approfondimenti presenti nel sito Internet. Un filo rosso, tenacissimo, si dipana dall'idea originaria del 1969 illustrata dal fondatore Mazzariol e dal gruppo di ricerca pioniera, fino alla prospettiva per Shanghai 2010: conferma che Marghera è una delle figure giganti sullo sfondo della metropoli diffusa e vuole esserlo in termini di polarità insediativa (immobiliare e urbana) oltre che produttiva.

Dicembre 2010



L	M	M	G	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Le ombre - Non vogliamo dare la sensazione che nella nostra provincia, in quanto metropolitana, ci siano *le mille luci di New York*. Tra ottimismo e sindrome del declino, non ci spetta prender parte. Sempre sulla base dei nostri studi e delle annose osservazioni ci sentiamo però di delineare alcune ombre del profilo:

- dall'esterno (lo sguardo foresto, la globalità), non viene riconosciuta a Venezia -ma nemmeno alla Patreve e al Nordest- *capacità* metropolitana; è qualcosa che resta da costruire con la volontà;
- dall'interno, il mercato del lavoro presenta da tempo dei *mismatch* di tipo qualitativo, segnalati per il capoluogo già negli anni Novanta e che non mostrano di ridursi, e un parco di professioni formate e offerte che non aderiscono a quelle richieste. Sempre dall'interno della metropoli, o meglio dal suo retroscena, vengono indicazioni importanti sul lavoro irregolare, quello definito nero e sulle *nuove povertà*;
- in una situazione di metropoli diffusa si riduce il suolo verde, anche se la provincia di Venezia conserva una dote di spazio rurale notevolissima che rischia nei prossimi anni di diventare la maggiore area produttiva dismessa del Nordest;
- la mancata percezione di unità della provincia, la quale, secondo alcuni indicatori risulta "divisa" in parti diverse tra loro e soprattutto ha bacini del lavoro piuttosto diversi, in relazione alle economie locali caratteristiche.

La fiducia, che non può mancarci nel ruolo della conoscenza, ci porta a concludere che anche le ombre possono diradarsi con il supporto di nuovi approfondimenti, di innovazione teorica e metodologica per la ricerca e di costante aggiornamento degli osservatori.

Non possiamo infine che confidare che la festa dei quaranta anni, apra la seconda giovinezza del COSES, a servizio dei due Soci metropolitani.